

Proyectos de investigación en pro del ambiente y de la conservación

Gracias al trabajo en equipo por parte de varias instituciones del Estado orientados y coordinados por el Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos (INEA) ente rector de las políticas acuáticas del Estado venezolano se reiniciaron las acciones en pro de los proyectos de investigación, como parte de las tareas estratégicas para fomentar y desarrollar las actividades relativas a la ciencia en las aguas jurisdiccionales de nuestro país.



En los Buques de la Armada el Guardacostas -21 Guaicamacuto y el Guardacostas Yavire se trasladaron 22 investigadores junto a un importante grupo multidisciplinario, siendo la 1era. salida de reconocimiento hacia el Parque Nacional Archipiélago de Los Roques, para impulsar la investigación, con la participación de profesores destacados de la Universidad Marítima del Caribe (UMC).

La directora de la Escuela de Ingeniería la Prof. Nelsy Rivero formó parte de esa 1era. salida. La Bióloga y reconocida investigadora informó que diferentes investigadores de la universidad apoyan y son parte fundamental en estos planes que fomentan la integración de los proyectos en pro del ambiente y de la conservación.

“Entre los profesores que trabajan en dichos planes están: Carmen Hernández (Directora General Académico UMC), Ingrid Blanco, Maidelys González, Federico Barroso y Mauricio Soler. Nosotros como universidad participamos con 3 proyectos, que se aplicarán en la Costa Centro Norte” así lo destacó la Prof. Rivero.



Los proyectos son: Exploración de Moluscos, La Caravana Ecológica y La Exploración de la Biodiversidad de Moluscos y el Impacto Ambiental en la Costa del Edo. La Guaira

Conocer la situación ambiental del país es el elemento básico para la definición de políticas

nacionales.

Y a través de estas investigaciones se podrá obtener excelentes resultados en el campo ambiental, que son indispensables para la adopción de medidas de prevención.

Aproximadamente son 15 proyectos de investigación que se iniciaron en el Parque Nacional Archipiélago Los Roques, como parte de una de las acciones estratégicas promovidas por el Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos (INEA) y con el apoyo de Hidrovías y la Armada.

Los proyectos de investigación están integrados en tres líneas. El primero la línea de investigación Conciencia Acuática; cuatro dentro de la línea de investigación Impacto Ambiental; cinco dentro de la

línea de investigación Biodiversidad y uno desarrollado por el Servicio de Hidrografía, Oceanografía, Meteorología y Cartografía Náutico (SHN) de la Armada.

La Prof. Nelsy Rivero explicó que su proyecto llamado “Caravana Ecológica”, tiene como objetivo contribuir con la educación ambiental para niños, niñas, adolescentes y jóvenes, promoviendo el progreso del turismo de naturaleza, mediante la formación y capacitación



de “Semillitas Ambientalistas”.

Durante esta primera salida hubo liberación de tortugas en la Estación de Investigación Dos Mosquises, donde se encuentran 3 especies de tortugas: Caguama, Carey y Tortuga Verde. Allí la investigadora Nelsy Rivero participó en la liberación de una de ellas, las cuales se encuentran protegidas para su conservación



Esos proyectos próximamente serán reseñados en el documental Venezuela Ciencia Azul, una coproducción entre la Oficina de Gestión Comunicacional del INEA, Conciencia TV y la Brigada Comunicacional de la Fuerza Armada Nacional Bolivariana (Bricoma).

**Coordinación de Relaciones Interinstitucionales
SEXTANTE - Nro°101
Septiembre - Octubre 2022
Redacción, diagramación y fotografía:
Lic. Evila Delgado- Coordinadora (e) de RRII
TSU Luisiana Viera - Jefe de Protocolo**





Impulsando espacios para fortalecer los emprendimientos

Durante tres días en las instalaciones del Banco de Comercio Exterior en la ciudad de Caracas se realizó el 1er. Congreso Internacional de Comercio Exterior 2022, con la asistencia de profesionales de diferentes sectores quienes brindaron sus experiencias y conocimientos, para que los emprendedores y emprendedoras puedan presentar

proyectos confiables y factibles y así poder impulsar el crecimiento de las cadenas productoras de bienes y servicios para el país.

El rector de la Universidad Marítima del Caribe el Cap/Alt. Guillermo Riut estuvo como invitado con la ponencia sobre: "Emprender para Exportar".

Allí no solo hizo una visión sobre la situación de Venezuela en el mundo sino también trato el tema legal que incluyó los beneficios fiscales. "Venezuela tiene una posición geográfica privilegiada y debemos conocer los ámbitos comerciales para emprender a lo magno, porque tenemos una gran potencialidad" así lo resaltó en su presentación.



Entre las fechas que destacó estuvo la del 15 de octubre de 2021, cuando se constituyó el marco inicial de reconocimiento para un nuevo actor económico, con la creación de la Ley para el Fomento y Desarrollo de nuevos emprendimientos.



Entre los puntos tratados por el capitán en la agenda estuvo: Situación del país en el mundo, la geopolítica de Venezuela, situación económica, marco legal, concepto y ámbitos comerciales, cadena logística y suministros, ventajas del negocio naviero, contrato de fletamentos, agente naviero y operador, requisitos para exportar, negocio del transporte marítimo entre otros.

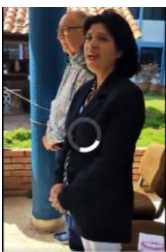


Al referirse, a la situación del país, el rector explicó " Venezuela no solo cuenta con unos recursos naturales importantes sino también posee tierras fértiles a lo ancho del territorio y gracias al marco legal regulatorio existente, contamos con un importante factor fundamental para emprender, porque donde hay leyes se puede emprender cualquier tipo de actividad de negocio.

El primer día del evento hubo palabras por parte del viceministro para el Comercio Exterior y Promoción de Inversiones, Johann Álvarez quien fue recibido por el presidente de Bancoex Guillermo Lara quien agradeció la presencia de los ponentes e invitados a este encuentro donde se logró generar propuestas para continuar avanzando en el tema comercial.



Aniversario de la escuela de Ciencias Sociales



Con la llegada de la navidad en este año 2022, la Escuela de Ciencias Sociales de la Universidad Marítima del Caribe celebró el XXI Aniversario, con una programación variada que además de incluir una misa de Acción de Gracias, contó con varios grupos que deleitaron a los presentes con sus interpretaciones.

El rector Guillermo Riut y la directora de la Escuela Prof. María Salcedo junto a profesores, personal administrativo y obrero resaltaron los logros obtenidos por la Escuela y le auguraron éxitos a los nuevos objetivos que tienen por delante las carreras de Administración y Turismo.

Los antecedentes de la creación de la Escuela están ligados a la transformación de la Escuela Náutica de Venezuela en julio del 2.000, lo que significó la amplitud en la formación educativa universitaria hacia una institución de carácter más extenso y con nuevas carreras, donde la característica estuvo el mantener un perfil urbanístico asociado a la necesidad de cada Estado.



La búsqueda de nuevos conocimientos y su aplicación constituyen la esencia del cometido de este buque académico que desde hace 22 años paso de ser Escuela Náutica de Venezuela a Universidad Nacional Experimental Marítima del Caribe, atendiendo así a las nuevas demandas del entorno regional y nacional, siguiendo los lineamientos del Ejecutivo Nacional, de adecuar el sistema educativo al modelo productivo socialista, conformado por las llamadas empresas de producción social.

La Escuela de Ciencias Sociales creada inicialmente como Dirección de Ciencias Sociales en el 2001, hoy cuenta con la licenciatura en Administración en sus dos menciones: Comercio Internacional y Transporte cuya coordinación está a cargo de la Prof. Francys Freites y la licenciatura y el TSU en Turismo a cargo de la Prof. Peggys Castillo coordinadora de la carrera. Siempre en aras de lograr el mejoramiento profesional en La Guaira.



La UMC mantiene su visión horizontal porque solo existen Escuelas y no facultades. Y durante todos estos años continúa transformándose y adecuándose a las necesidades del entorno.

Hasta el 2021 el Aula Magna se ha engalanado con las distintas promociones: con licenciados en Administración correspondiente a la XXX; en Licenciados en Turismo a la XI y en TSU en Turismo a la V graduación. Dando un total de 1.865 egresados de esta Escuela.



En la programación que incluyó misa, por el Padre Jorge Peña se subrayó "que debemos seguir venciendo los obstáculos, no debemos detenernos, siempre con entusiasmo hacia adelante" resaltó el párroco. Por su parte, el Grupo *Ven Cantemos* invitados por la Coord. Aracely Sanvicente de la coordinación de Cultura quienes interpretaron las canciones de acción de gracias.

La coordinación de Relación con la Comunidad y Seguimiento al Egresado a cargo del Prof. Óscar Hurtado junto a la Lic. Nazaret Martínez quien fue la moderadora del evento presentaron al Sistema de Orquesta y Coro Preescolar Infantil y Juvenil Núcleo Hugo Chávez de La Guaira que estuvo acompañado por el Director de la Orquesta y Escuelas de Música de la Dir. General del Estado, el Lic. Clerimer Meneses. Luego de cantar el feliz cumpleaños a la Escuela de Ciencias Sociales, el Prof. Hurtado entregó certificados de agradecimiento a los grupos que amenizaron la celebración de los UMCistas en tan importante fecha: Renacer Parrandero; Orquesta y Coro Preescolar Inf. y Juvenil Núcleo Hugo Chávez; Orquesta y Escuelas de Música de Dir. General de Cultura La Guaira y a la moderadora Lic. Martínez.

CONFERENCIA OMI-WMU SOBRE LA PROTECCIÓN DEL OCÉANO - AVANZANDO A LOS 50: CONVENCION DE LONDRES Y DECLARACION DE ESTOCOLMO

Del 10 al 13 de octubre, los principales expertos mundiales en Derecho Marítimo y Derecho del Mar contribuyeron a la Conferencia Académica Internacional Conjunta OMI-WMU: Proteger el Océano - Avanzando a los 50: Convenio de Londres y Declaración de Estocolmo, organizada en la Universidad Marítima Mundial (UMM). La intención era ayudar a crear conciencia y discutir temas relacionados con el océano y el clima en el marco de los 50 aniversarios de la Convención de Londres y la Declaración de Estocolmo con el objetivo de lograr nuevos conocimientos de investigación y establecer acciones impactantes.

La Organización Marítima Internacional (OMI), la WMU - Sasakawa Global Ocean Institute (GOI) y The Nippon Foundation fueron los principales copatrocinadores de la conferencia que incluyó documentos temáticos centrados en la Convención de 1972 sobre la prevención de la contaminación marina por vertimiento de Desechos y



otras materias (Convención de Londres) y la Declaración de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente Humano de 1972 (Declaración de Estocolmo), así como perspectivas invaluable de distinguidos comentaristas expertos de ministerios gubernamentales, agencias y programas de la ONU, organizaciones internacionales y regionales, instituciones académicas y Sociedad Civil.

La Dra. Cleopatra Doumbia-Henry, Presidenta de la UMM, dio la bienvenida a los participantes. Destacó que la Convención de Londres y la Declaración de Estocolmo fueron la base de nuestro sistema actual de gobernanza ambiental global. Sin embargo, señaló que las instituciones ambientales internacionales carecen de financiamiento adecuado y mecanismos efectivos de aplicación. Además, los Estados individuales son reacios a renunciar a su soberanía y derechos para perseguir sus propios intereses nacionales, lo que, en consecuencia, no ha resultado en una inversión de las tendencias y patrones de degradación ambiental mundial. “Esto nos deja en el camino hacia una devastadora crisis ecológica. Necesitamos fortalecer las instituciones globales, necesitamos que los sectores público y privado, los actores de la sociedad civil y los ciudadanos y consumidores individuales asuman muchas más responsabilidades para la gobernanza ambiental”, dijo el presidente Doumbia-Henry.

El Sr. Arsenio Domínguez, Director de la División de Medio Ambiente Marino de la OMI, pronunció el discurso de apertura diciendo: "Esta conferencia es una oportunidad para centrarse no en lo que se ha logrado y cómo lo hemos hecho, sino en llevar esa experiencia a lo que viene después". Habló de la importancia de la Convención de Londres y la Declaración de Estocolmo que reconocieron la importancia de proteger el océano y se han convertido en la base para esfuerzos sucesivos relacionados, como una discusión sobre un acuerdo plástico e iniciativas de reducción de GEI.

“Todos dependemos del océano y debemos abordarlo de manera sostenible, asumir la responsabilidad por los daños causados y tomar las medidas necesarias para que los Estados miembros lo protejan”, dijo el Sr. Domínguez.

Los principales expertos mundiales en derecho marítimo y derecho del mar contribuyeron al programa de la conferencia sobre temas que incluyeron: retrospectiva sobre el Convenio de Londres y la Declaración de Estocolmo, ciencia y tecnología, enfoques internacionales y regionales, cuestiones jurisdiccionales, desarrollo de capacidades y transferencia de tecnología y cuestiones contemporáneas. & Desarrollo futuro. Más de 600 participantes se unieron al evento híbrido que se ofreció tanto en línea como en persona.

El profesor Ronan Long, director del GOI, dijo que los hallazgos de la conferencia indicaron que hubo logros significativos en los últimos cincuenta años en la protección del medio ambiente marino, pero que queda mucho más trabajo por hacer para garantizar un futuro sostenible para el océano y humanidad. Se hicieron muchos llamados para la ratificación e implementación del histórico Convenio de Londres y su Protocolo de 1996. El mensaje claro fue que asegurar la protección de nuestro océano no es tarea solo de gobiernos, políticos y organizaciones. La responsabilidad también recae en cada persona en este planeta para reducir los desechos, tomar decisiones informadas y sostenibles, y hacer que se escuche su voz para que todos exijamos y aseguremos un futuro sostenible para nuestro océano y, en última instancia, para nosotros mismos.



Más sobre la Declaración de Estocolmo, el Convenio de Londres y en adelante

La Declaración de Estocolmo, que contenía 26 principios, colocó los problemas ambientales al frente de las preocupaciones internacionales. Marcó el inicio de un diálogo entre países industrializados y en desarrollo sobre el vínculo entre el crecimiento económico, la contaminación del aire, el agua, los océanos y el bienestar de las personas

en todo el mundo. La Conferencia de 1972 también adoptó un Plan de Acción para el Medio Humano, que contiene 109 recomendaciones para la acción a nivel internacional. La recomendación 86(c) pedía un régimen internacional para regular el vertido, y el Convenio de Londres fue debidamente concluido en el mismo año. El Convenio de Londres es el primer acuerdo internacional vinculante para prevenir los vertidos ilegales en todas las áreas marinas fuera de las aguas interiores. Se ve reforzado por el Protocolo de 1996 que introduce el enfoque de precaución para regular el vertido. Efectivamente, está prohibido todo vertido de residuos en el mar excepto aquellos que se encuentren en una “lista de reserva”. Se anticipa que el Protocolo de Londres reemplazará a la Convención de Londres con el tiempo.

Desde entonces, el desarrollo del derecho ambiental internacional moderno ha sido uno de los ejercicios más notables en la elaboración del derecho internacional contemporáneo. Esto incluye el marco integral para la protección del medio ambiente marino articulado en la Parte XII de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982, el Convenio sobre la Diversidad Biológica de 1992, la Declaración de Río de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo, la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático, el Acuerdo de París de 2015 y el tan esperado tratado global sobre la contaminación plástica.

Fuente: @IMOHO-WMU Link bit.ly/3rSM6mJ #LondonStockholm50

Sectores públicos y privados participan en 3er. Encuentro

En el mes de octubre se inició el Tercer Encuentro del Sector Acuático, con la realización de foros y reuniones virtuales, en las que participan profesores de la Universidad Marítima del Caribe. Para ello se conformaron 12 mesas de trabajo que serán las bases para los Comités de Participación del Consejo Nacional de los Espacios Acuáticos, que será para finales de noviembre. En esta oportunidad en la mesa N°4 participó el Vicerrector Administrativo de la Universidad Marítima del Caribe el Cap/Alt. Gustavo Bustamante



Tema: Aplicabilidad de Estrategias para el Incremento de Tonelaje en Venezuela (Ponencia en Power Point)

MESA N° 4
TRANSPORTE MARÍTIMO

TEMA: Aplicabilidad de Estrategias para Incrementar el Tonelaje de Buques en Venezuela
PONENTE: Dr. Cap./ Alt. Y profesor agregado UMC, Gustavo Bustamante

1.- FORTALEZAS, DEBILIDADES Y SITUACIÓN ACTUAL, DE MARINA MERCANTE VENEZOLANA

Según el artículo 2 de la Ley de Marinas y Actividades Conexas, la Marina Mercante, comprende los buques con el transporte marítimo, fluvial y lacustre nacional e internacional, de bienes y personas.

...Y sus tripulaciones y armadores.

Fortalezas de la Marina Mercante venezolana:

- Dotación de combustible seguro
- Tripulaciones capacitadas en:
- Universidad Marítima del Caribe
- Escuela de Estudios Superiores de Marina Mercante.
- Pueblo resiliente y luchador.

Debilidades de la Marina Mercante venezolana:

- Flota con avituallamiento débil, amenazada y vetusta.
- Armadores con poca fortaleza financiera y crediticia
- Poca tonelaje de buques para impulsar economía nacional e internacional
- Buques con propietario extranjero

Situación actual MMN, disminuida, en franca lucha y modestísima recuperación, con ley antilobos, resistencia del pueblo y altísima reactivación económica. Hay cierto optimismo.

2.- Estrategias generales, para aumentar el tonelaje, en Venezuela.

Impulsando los créditos bancarios marítimos.
Reduciendo las tasas portuarias.
Generando y requiriendo mayor cantidad de carga.
Simplificando trámites administrativos portuarios y aduaneros
Ampliando y adecuando las capacidades operativas y tecnológicas de los puertos.
Fortaleciendo los reaseguros marítimos.
Fortaleciendo y apoyando al personal de la Marina Mercante.
Siguiendo las grandes tendencias comerciales marítimas.
Poniéndose a tono con la OMI en su marco regulatorio mundial.
Visibilizando y sustentando la necesidad de incremento de flota.
Fortaleciendo la conciencia acuática de la nación.
Proyectando la importancia de la Marina Mercante en la soberanía y defensa nacional.
Aplicando la Reserva de cargas.
Ofreciendo servicios de calidad.
Impulsando acuerdos internacionales de compra de buques

3.- OPORTUNIDADES. Estrategias, viables para esta mesa #4, para aumentar, el tonelaje, en Venezuela.

CON EL SECTOR PÚBLICO:

- 1) Presentación de propuesta, convincente y bien fundamentada, sectorizada por cargas, para incremento de tonelaje, por compra o fletamiento, de buques públicos, al gobierno nacional, por recomendación colegiada, del MPP, INEA y Consejo Nacional de Espacios Acuáticos.

CON EL SECTOR PRIVADO:

- 1) Presentación de propuesta, convincente y bien fundamentada, de otorgamiento de incentivos financieros, a los armadores o emprendedores privados venezolanos, por el gobierno nacional, por parte del INEA y Consejo Nacional de los Espacios Acuáticos.

Aprovechando Convenios Internacionales de Financiamiento con Rusia, China e Irán y el actual incremento de ingresos de divisas petroleras, que tiene el gobierno de Venezuela.

4.- ESTADÍSTICAS DEL TRANSPORTE MARÍTIMO EN VENEZUELA A NIVEL MUNDIAL

Situación antes de la crisis sanitaria

En 2019, el movimiento de contenedores en América Latina y el Caribe tuvo un volumen de 54,3 millones de TEUs. Esta cifra representa un 6,5% del movimiento total de contenedores mundial.

"Cuando hablamos de volumen es importante tener en cuenta que el puerto que más mueve carga en América Latina y el Caribe es Cádiz, en Panamá -aproximadamente 4,3 millones de TEUs.

El puerto más activo del mundo, el de Shanghai, China, mueve cerca de 40 millones.

Dentro de la región, diez países contribuyen de forma destacada, al volumen total (en 2019, según datos de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe de las Naciones Unidas-CEPAL, superaron el 80% de aportación).

Estos países son, ordenados de mayor a menor: Brasil, Panamá, México, Chile, Colombia, Perú, Ecuador, República Dominicana, Argentina y Jamaica.

5.- PROCESOS A TOMAR EN CONSIDERACIÓN, A LOS FINES DE ELEVAR PROPUESAS, COMO ESTRATEGIAS, PARA INCREMENTO DE TONELAJE DE BUQUES EN VENEZUELA

Procesos de Apoyo gubernamental a:

- Motor Exportador.
- Misión Transporte
- Emprendedores
- Democracia participativa y protagónica
- Emancipación económica actual de Venezuela.
- Resistencia al riesgo internacional.
- Revisión total de 3R.Nets.
- Progreso en América del sur.
- Formación en educación náutica de calidad y de nivel internacional, gratuita y capacitación comercial marítima a cuarto nivel.
- Proceso de consolidación internacional de la autoridad marítima en Venezuela.
- Proceso de consolidación mundial de UMC con procesos educativos de maestrías y doctorado en transporte Marítimo.
- Multilateralismo mundial.
- Apoyo bancario nacional, a los emprendedores.
- Participación solidaria en crisis energética mundial como proveedor seguro.
- Proceso del modelo productivo.
- Proceso de Zonas Económicas Especiales.

6.- INCENTIVOS FISCALES, QUE EXISTEN EN LA LEGISLACIÓN VENEZOLANA Y SU COMPARACION, CON TARIFAS INTERNACIONALES

Del Régimen Socio Económico y de la Función del Estado en la Economía Artículo 299 Constitución de la República Bolivariana de Venezuela.

"El régimen socioeconómico de la República Bolivariana de Venezuela es fundamentado, en los principios de justicia social, democracia, eficiencia, libre competencia, protección del ambiente, productividad y solidaridad, a los fines de asegurar el desarrollo humano integral y una existencia digna y provechosa para la colectividad.

El Estado conjuntamente con la iniciativa privada promoverá el desarrollo armónico de la economía nacional con el fin de generar fuentes de trabajo, alto valor agregado nacional, elevar el nivel de vida de la población y fortalecer la soberanía económica del país, garantizando la seguridad jurídica, solidez, dinamismo, sustentabilidad, permanencia y equidad del crecimiento de la economía, para lograr una justa distribución de la riqueza mediante una planificación estratégica democrática participativa y de consulta abierta."

7.- INCENTIVOS FISCALES, QUE EXISTEN EN LA LEGISLACIÓN VENEZOLANA Y SU COMPARACION, CON TARIFAS INTERNACIONALES

Artículo 301 Constitución de la República Bolivariana de Venezuela (CRBV).

"El Estado se reserva el uso de la política comercial, para defender las actividades económicas, de las empresas nacionales públicas y privadas."

Incentivos en la Ley de Zonas Económicas Especiales

La Ley prevé un conjunto de incentivos fiscales, aduaneros, administrativos, educativos, tarifarios, financieros y cambiarios, cuyos alcances y límites serán determinados por Decretos, Resoluciones y Providencias, y que pueden ser aprovechados por quienes ejecuten proyectos de participación en las Ley de Zonas Económicas Especiales (ZEE) y hayan suscrito el respectivo Convenio de actividad económica (artículo 27).

Conforme al artículo 23 de la Ley Constitucional Antilobos, a los fines de atender planes, programas o proyectos sociales o cualquier otra actividad dirigida a la implementación de políticas públicas nacionales en materia de alimentación, salud, seguridad social, provisión de servicios básicos y de otros bienes económicos esenciales, el Ejecutivo Nacional podrá crear o autorizar nuevos mecanismos o fuentes de financiamiento en cualquiera de sus formas.

8.- INCENTIVOS FISCALES, QUE EXISTEN EN LA LEGISLACIÓN VENEZOLANA Y SU COMPARACION, CON TARIFAS INTERNACIONALES

Políticas acuáticas Ley Orgánica de Espacios Acuáticos. (LOEA)

Artículo 5º. Las políticas acuáticas consisten en el diseño de lineamientos estratégicos, sobre la base de las potencialidades, capacidades productivas y recursos disponibles en las zonas costeras y otros espacios acuáticos, que garanticen el desarrollo sustentable social y endógeno, la integración territorial y la soberanía nacional, e incluyen entre otros aspectos:

1. El desarrollo de la marina nacional.

Mayor tonelaje de buques

9.- INCENTIVOS FISCALES, QUE EXISTEN EN LA LEGISLACIÓN VENEZOLANA Y SU COMPARACION, CON TARIFAS INTERNACIONALES

Venezuela confirió, a los buques de bandera venezolana, descuentos históricos en torno al 50%, en comparación a las tarifas a los buques de bandera extranjera... en pilotaje, lanceaje y remolcadores... Tarifas muy inferiores a las del entorno internacional!

10.- ¿CREE USTED, QUE SE DEBEN CREAR, INCENTIVOS FISCALES, ECONÓMICOS O DE OTRA ÍNDOLE, COMO ESTRATEGIA, PARA EL AUMENTO DE TONELAJE EN VENEZUELA?

1. Si, siempre y cuando, sean autóctonos y racionalmente desarrollados, no importados. De manera ordenada y planificada, incluyendo a la Industria Naval venezolana, pulcra y transparentemente. Con fundamentación y sostén, en la pertinencia y relevancia, cuantificada, para tener aplicabilidad real. Que deba y pueda hacerse. Que tengan sustento en la transferibilidad eficaz a nuestro sector y gente de mar venezolano. Praxis. Que den **garantía** de resultados exitosos. Que cumplan con el criterio de aplicabilidad y ser resultado de una investigación. Con la finalidad de alcanzar **objetivos específicos y medibles con indicadores de tercer nivel en un plazo determinado**. Con estrategias: operativas, marketing, directivas, de negocio, emergentes, etc. Anudando esfuerzos colectivos. La estrategia, el incentivo, debe ser claro, comprensible, **progresiva** e inteligible. Los armadores beneficiados deben entender su objetivo. El incentivador debe mantener comunicación continua y con lenguaje sencillo. Con liderazgo y visión sistémica, **traducir la estrategia en términos operacionales**, optimizar la toma de decisiones, motivar el trabajo conjunto, los armadores deben entender exactamente, cual es la estrategia del incentivador para lograr el objetivo con éxito. Evaluar los riesgos y los beneficios, de las decisiones que se tomen, en función de los objetivos.

11.- CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES SOBRE APLICABILIDAD DE ESTRATEGIAS...

LA APLICABILIDAD DE ESTRATEGIAS, ORIENTADAS A IMPULSAR, A TRAVÉS DEL ENVÍO DE PROPUESTAS, SÓLIDAMENTE ESTRUCTURADAS, DESTINADAS A DIFENDER, EL INCREMENTO DE TONELAJE DE BUQUES ABANDERADOS EN VENEZUELA, LUCE, EN ESTE MOMENTO, MUY OPORTUNA.

LA APLICABILIDAD DE ESTRATEGIAS, ORIENTADAS A IMPULSAR, A TRAVÉS DE COMPRAS Y FLETAMIENTO DE BUQUES MERCANTES ABANDERADOS EN VENEZUELA, EL INCREMENTO DE TONELAJE, LUCE, EN ESTE MOMENTO, MUY OPORTUNA.

LA APLICABILIDAD DE ESTRATEGIAS, ORIENTADAS A IMPULSAR, A TRAVÉS DE INCENTIVOS FISCALES, ECONÓMICOS Y OTROS, PARA COMPRAS Y FLETAMIENTO DE BUQUES MERCANTES A ABANDERAR EN VENEZUELA, INCREMENTANDO ASÍ EL TONELAJE DE BUQUES, LUCE, EN ESTE MOMENTO, PREVIO APARENTEMENTE A LA CONSTRUCCIÓN DEL SISTEMA DE CONTROL, MUY OPORTUNA.

ES EL MOMENTO ESTRATÉGICO, DE IMPULSAR PROPUESTAS, COLEGADAS E INSTITUCIONALES, SERIAS Y RESPONSABLES SOCIALMENTE, CONCERNIDAS, RIGOROSAMENTE CENTRADAS, DE INVESTIGACIÓN DE ACCIÓN PARTICIPATIVA (IAP) PARA LOGRAR DECISIONES GUBERNAMENTALES, QUE PERMITAN OBTENER, EL INCREMENTO DE TONELAJE DE BUQUES EN VENEZUELA, TRIPULADOS, OPERADOS Y AVITALLADOS POR VENEZOLANOS.

11.- CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES EN APLICABILIDAD DE ESTRATEGIAS...

Recomendación:
Se recomienda, respetuosamente, fundamentar las propuestas, de incremento de tonelaje, limitándose posibles resultados parciales con Brain Storm, sino, continuar a implementar técnicas de investigaciones rigurosas y calificadas, tipo Método Delphi, Científicas, DOFA no la de 1960, sino con lógica difusa del 2015.

Generando propuestas del incremento de tonelaje, con progresividad marítima, como: flete, viaje, tiempo, casco desnudo, leasing y compra.

Con tripulaciones y armadores venezolanos, y buques construidos o armados y avitallados en Venezuela y con equipamiento en varias proporciones "hecho en Venezuela".

El proyecto debe visualizar el área, puerto y población venezolana a ser impactada, con sus opiniones, y el hinterland a ser beneficiado.



13.- CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Recomendaciones:

- Progresividad.
- Prospectiva.
- Futurología.
- Inteligencia artificial.
- Tendencias.
- Pueblo, gente de mar, Hinterland.
- 3R.NETS

14.- CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

¿Qué se necesita para implementar una estrategia con aplicabilidad?

Los 6 etapas clave para la implementación de la estrategia eficaz y aplicable:

1. Definir los objetivos.
2. Realizar una investigación adecuada.
3. Identificar todos los riesgos y amenazas.
4. Programar todos los hitos.
5. Asignar tareas multidisciplinarias.
6. Asignar recursos útiles.



15.- CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

¿Cómo se estructura una estrategia con aplicabilidad?

Una estrategia se construye siguiendo 4 pasos:

Análisis profundo y minucioso, diagnóstico objetivo, estrategia y plan de acción.

A partir de aquí puede sofisticarse todo lo que se quiera:

- Haciendo un cronograma de acciones.
- Dividiendo la planificación en diferentes etapas. Asignando obligaciones a los miembros del equipo.
- "No es sólo tener el buque, es tener el buque con carga y funcionando..." GB.

16.- CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

¿Cuáles son los fundamentos estratégicos?

Para tener una estrategia exitosa, la misma debe contar con cuatro fundamentos primordiales como:

- Valores
- Misión
- Visión
- y una Propuesta de valor, para el cliente.

Estos pilares deben estar articulados, para lograr objetivos específicos.



17.- CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

¿Qué pasa si una estrategia no funciona, no tiene aplicabilidad?

Captar el presente con calma, con contexto, con sinceridad y con deseos de perfeccionarlo.

Por lo tanto, cuando observemos que algo no funciona: preguntemos, observemos, filtremos y actuemos. Mejorando lo que ya hemos hecho.

Porque el futuro no lo haremos mañana sino ahora, en el presente.



18.- CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

¿Qué es necesario tener primero, el plan o la estrategia?

Tener un plan es un deber.

Sin embargo, es importante, tomarse un tiempo, antes de pasar a la acción y luego definir una estrategia aplicable.



19.- CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

¿Cuáles son los pensamientos de un estratega?

El pensamiento de una persona con visión estratégica tiene flexibilidad y objetividad.

Un estratega se traslada fácilmente al futuro, hace planes e identifica los puntos clave.

La herramienta más importante del pensamiento estratégico es el análisis.

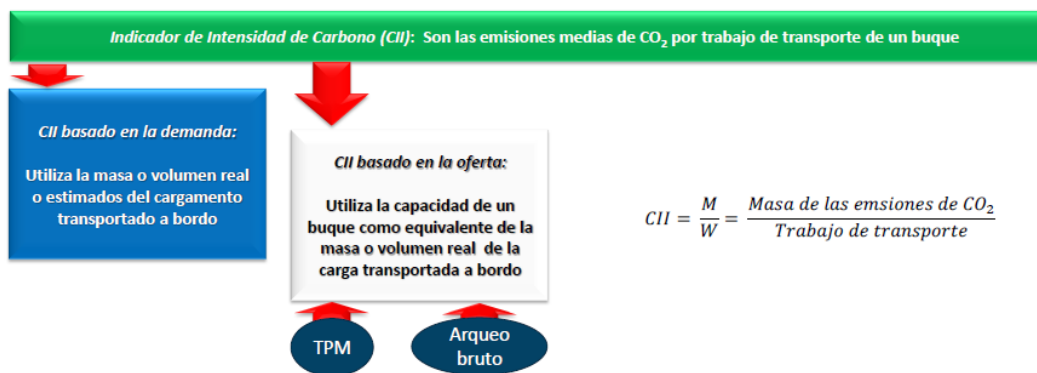




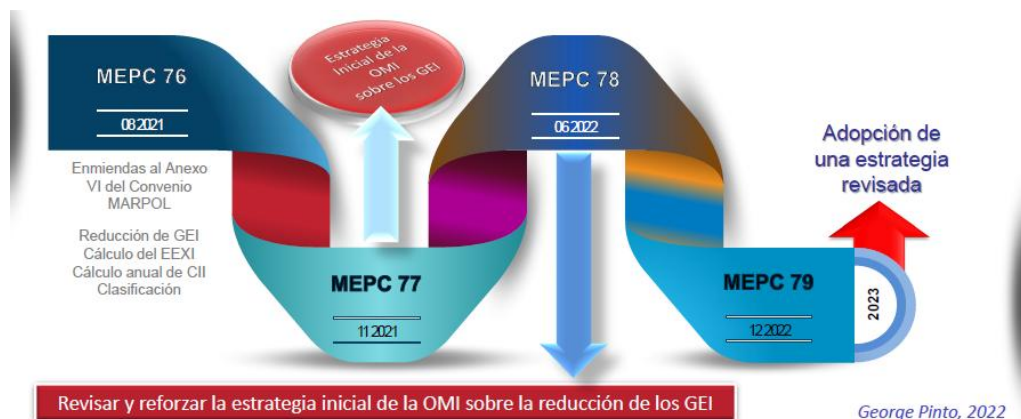
LOS INDICADORES DE INTENSIDAD DE CARBONO (CII): APOYO A LA ESTRATEGIA DE LA OMI EN LA REDUCCIÓN DE LOS GASES DE EFECTO INVERNADERO

Carbon Intensity Index (CII): Supporting the IMO's strategy in the Greenhouse Gases reduction

El Comité de Protección del Medio Marino (MEPC) de la Organización Marítima Internacional ha venido trabajando en un conjunto de acciones orientadas a la consolidación de la Estrategia Inicial de la organización para la reducción de las emisiones de las gases de efecto invernadero de los buques.

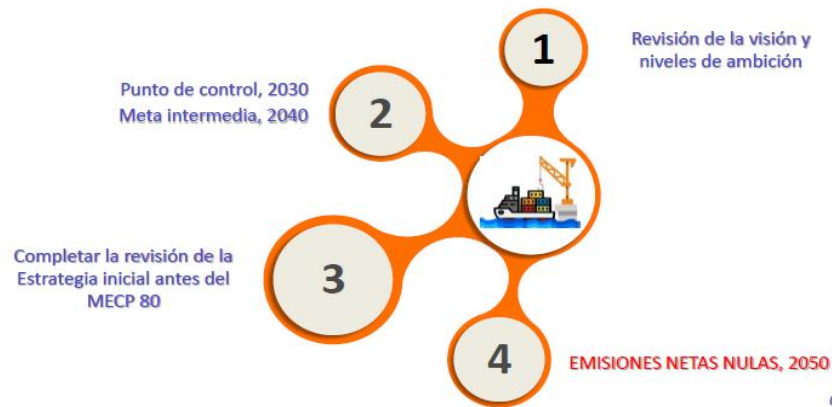


El anexo VI del Convenio MARPOL en su Regla 20 establece la reducción de la intensidad de carbono, en buques con un arqueo bruto igual o superior a 400, un parámetro que cuantifica la cantidad de combustible consumido, en su equivalente de CO₂, por el trabajo de transporte realizado por el buque. La información se recopilará anualmente, y deberá ser reportada según el plan de recopilación de datos sobre consumo de F.O. establecido en la Regla 27 de dicho Convenio.



En el año 2018, este Comité se había propuesto como metas alcanzar una reducción en las emisiones de CO₂ en, al menos, 40% para el año 2030 y en un 70% para el año 2050, tomando como referencia las emisiones de CO₂ de 2008. Hoy día, la aspiración del Comité es llegar a un nivel de emisiones cero para el 2050, una meta para la cual, las partes están aportando diferentes medidas a objeto de estudio. Se espera la adopción de una estrategia definitiva para mediados de 2023, incluyendo la evaluación de nuevas tecnologías, el uso de biocombustibles en sustitución de

los combustibles convencionales y el apoyo al establecimiento de planes de acción nacional por las partes, entre otras. Para evaluar la efectividad de esta estrategia, se tiene prevista una revisión de la Regla 28 en enero de 2026, para validar la efectividad de las acciones implementadas en la reducción del CII, y proponer mejoras, si fuere el caso, con puntos de control en los años 2030 y 2040.



Los retos que corresponde abordar en este sentido, son ambiciosos, son muy dinámicos y variables, y requiere del acompañamiento, por aquellas partes con mayor adelanto en la implementación de las acciones y medidas propuestas, a las partes con mayor dificultades en la adopción de las acciones, especialmente las naciones insulares.

Realizado por:
Ingeniero Aeronáutico, MSc. Ingeniería Mecánica y MSc. Refinación de Petróleo , Gas y Petroquímica
Prof. George Pinto -
Coordinador de Gestión Docente de la Universidad Nacional Experimental Marítima del Caribe,
Catía la Mar, Edo. La Guaira, Venezuela.

